



**Приложение 7**  
к Конвенции  
о международной гражданской авиации

# **Национальные и регистрационные знаки воздушных судов**

Настоящее издание включает все поправки,  
принятые Советом до 8 марта 2012 года,  
и с 15 ноября 2012 года заменяет все  
предыдущие издания Приложения 7.

Сведения о применении Стандартов  
содержатся в предисловии.

Издание шестое  
Июль 2012 года

Международная организация гражданской авиации





**Приложение 7**  
к Конвенции  
о международной гражданской авиации

# **Национальные и регистрационные знаки воздушных судов**

---

Настоящее издание включает все поправки,  
принятые Советом до 8 марта 2012 года,  
и с 15 ноября 2012 года заменяет все  
предыдущие издания Приложения 7.

Сведения о применении Стандартов  
содержатся в предисловии.

Издание шестое  
Июль 2012 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

*Издание первое, 1949 г.*

*Издание четвертое, 1981 г.*

*Издание пятое, 2003 г.*

*Издание шестое, 2012 г.*

**Приложение 7. Национальные и регистрационные знаки воздушных судов**

Номер заказа: AN 7

ISBN 978-92-9249-056-0

© ИКАО 2012

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

## ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнениях к *Каталогу изданий ИКАО*; Каталог и дополнения к нему имеются на вебсайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int). Ниже приводится форма для регистрации поправок.

## РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ



# СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ .....	(vii)
МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ .....	1
1. Определения.....	1
2. Классификация летательных аппаратов .....	2
3. Подлежащие применению национальные, общие и регистрационные знаки.....	2
4. Расположение национальных, общих и регистрационных знаков.....	4
4.1      Общие положения.....	4
4.2      Летательные аппараты легче воздуха .....	4
4.3      Летательные аппараты тяжелее воздуха.....	4
5. Размеры национальных, общих и регистрационных знаков.....	5
5.1      Летательные аппараты легче воздуха .....	5
5.2      Летательные аппараты тяжелее воздуха.....	5
6. Типы символов, применяемых для нанесения национальных, общих и регистрационных знаков .....	5
7. Реестр национальных, общих и регистрационных знаков.....	5
8. Регистрационное удостоверение .....	6
9. Опознавательная табличка.....	6
10. Общие положения .....	6



# ПРЕДИСЛОВИЕ

## Историческая справка

Приложение 7 содержит Стандарты, принятые Международной организацией гражданской авиации в качестве минимальных требований к наличию соответствующих авиационных и регистрационных знаков, которые должны отвечать положениям статьи 20 Конвенции. Стандарты, касающиеся национальных и регистрационных знаков воздушных судов, впервые были приняты Советом 8 февраля 1949 года в соответствии с положениями статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) и стали именоваться Приложением 7 к Конвенции. Они вступили в силу 1 июля 1949 года. Эти Стандарты основаны на рекомендациях первой и второй сессий Специализированного совещания по летной годности, которые проходили соответственно в марте 1946 и феврале 1947 года.

В таблице А указываются источники последующих поправок, перечень основных вопросов, связанных с этими поправками, а также даты принятия Советом настоящего Приложения и поправок, их вступления в силу и начала применения.

## Действия Договаривающихся государств

*Уведомление о различиях.* Внимание Договаривающихся государств обращается на налагаемое статьей 38 Конвенции обязательство, по которому Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в настоящем Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается также своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, либо об устраниении любых различий, о которых Организация уведомлялась ранее. После принятия каждой поправки к настоящему Приложению Договаривающимся государствам будет незамедлительно направляться конкретная просьба представить уведомление о различиях.

Помимо обязательства государств по статье 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации через посредство служб аэронавигационной информации различий между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

*Распространение информации.* Информация о внесении или отмене любых изменений в отношении технических средств, служб и правил, связанных с эксплуатацией воздушных судов в соответствии со Стандартами настоящего Приложения, должна рассыпаться и вступать в силу согласно положениям Приложения 15.

## Статус составных частей Приложения

Приложения состоят из указанных ниже частей, которые, однако, необязательно присутствуют в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал собственно Приложения:*

а) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

*Стандарт.* Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

*Рекомендуемая практика.* Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- c) *Определения* употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется данный термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.
- d) *Таблицы и рисунки*, которые дополняют или иллюстрируют тот или иной Стандарт или Рекомендуемую практику и на которые делаются ссылки, составляют часть соответствующего Стандарта или Рекомендуемой практики и имеют тот же статус.

2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*

- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
- b) *Введения*, содержащие пояснительный материал, помещаемый в начале частей, глав или разделов Приложения для облегчения понимания порядка применения текста.
- c) *Примечания*, включаемые, где это необходимо, в текст, чтобы дать фактическую информацию или ссылки, имеющие отношение к соответствующим Стандартам или Рекомендуемой практике; эти примечания не являются составной частью Стандартов или Рекомендуемой практики.
- d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

### Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать для целей внутреннего использования и для других предусмотренных Конвенцией целей текст на одном из указанных языков непосредственно или в переводе на свой язык и соответственно уведомить Организацию.

## Редакционная практика

Для быстрого определения статуса каждого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются светлым прямым шрифтом; *примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "Примечание". Приложение 7 не содержит *Рекомендуемой практики*.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером и (или) названием, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 7

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
1-е издание	Первое (1946) и второе (1947) специализированные совещания по летной годности		8 февраля 1949 года 1 июля 1949 года 1 ноября 1949 года
1 (2-е издание)	Пятое совещание Комитета по летной годности (1962)	Расположение и размер национальных и регистрационных знаков воздушных судов	12 ноября 1963 года 1 апреля 1964 года 1 августа 1964 года
2	Исследование, проведенное Аэронавигационной комиссией (1967)	Новое определение термина "воздушное судно" с тем, чтобы все типы транспортных средств на воздушной подушке и другие аппараты, использующие эффект земли, не классифицировались как воздушные суда	8 ноября 1967 года 8 марта 1968 года 8 июля 1968 года
3 (3-е издание)	Исследование Совета (1969)	Поправка вводит определения "общий знак", "орган регистрации общих знаков" и "международное эксплуатационное агентство", а также соответствующие положения, предусматривающие регистрацию на иной основе, чем государственная, воздушных судов международных эксплуатационных агентств, аналогичных тем, о которых говорится в статье 77 Конвенции	23 января 1969 года 23 мая 1969 года 18 сентября 1969 года
4 (4-е издание)	Исследование, проведенное Аэронавигационной комиссией (1980), совещание Комитета по авиационному шуму (1979)	Беспилотные неуправляемые аэростаты. Изменение в определении "вертолет"	30 марта 1981 года 30 июля 1981 года 26 ноября 1981 года
5 (5-е издание)	Исследования Аэронавигационной комиссии	Обеспечение перевода регистрационных удостоверений воздушных судов	17 февраля 2003 года 14 июля 2003 года 27 ноября 2003 года
6 (6-е издание)	Исследовательская группа по системам беспилотных воздушных судов (UASSG)	Дистанционно пилотируемые воздушные суда	7 марта 2012 года 16 июля 2012 года 15 ноября 2012 года



# МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ

## 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда в Стандартах, касающихся национальных и регистрационных знаков, употребляются перечисленные ниже термины, они имеют следующие значения:

**Автожир.** Летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, свободно вращающимися вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

**Аэростат.** Летательный аппарат легче воздуха, не приводимый в движение силовой установкой.

**Вертолет.** Летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете главным образом за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

**Винтокрыл.** Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой и поддерживаемый в полете за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами.

**Воздушное судно; летательный аппарат.** Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью. (См. классификацию воздушных судов в таблице 1).

**Государство регистрации.** Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

**Дирижабль.** Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

**Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС).** Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

**Летательный аппарат легче воздуха.** Любой летательный аппарат, который удерживается в воздухе в основном за счет своей аэростатической подъемной силы.

**Летательный аппарат тяжелее воздуха.** Любой летательный аппарат, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических сил.

**Международное эксплуатационное агентство.** Агентство, предусмотренное статьей 77 Конвенции.

**Общий знак.** Знак, выделенный Международной организацией гражданской авиации полномочному органу, ведающему регистрацией общих знаков воздушных судов международного эксплуатационного агентства на любой другой основе, кроме государственной.

*Примечание. Все воздушные суда международного эксплуатационного агентства, зарегистрированные на любой другой основе, кроме государственной, должны иметь один и тот же общий знак.*

**Огнеупорный материал.** Материал, способный выдерживать нагрев так же, как сталь, или лучше, при условии, что размеры в обоих случаях соответствуют конкретному назначению.

**Орнитоптер.** Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с его плоскостями, которым придается маховое движение.

**Планер.** Летательный аппарат тяжелее воздуха, не приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

**Полномочный орган регистрации общих знаков.** Орган, ведущий на негосударственной основе реестр (или соответственно часть его), куда заносятся воздушные суда международного эксплуатационного агентства.

**Самолет.** Летательный аппарат тяжелее воздуха, приводимый в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

## 2. КЛАССИФИКАЦИЯ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

2.1 Летательные аппараты классифицируются в соответствии с таблицей 1.

2.2 Летательный аппарат, который предполагается эксплуатировать без пилота на борту, дополнительно классифицируется как беспилотный.

2.3 К беспилотным летательным аппаратам относятся беспилотные неуправляемые аэростаты и дистанционно пилотируемые воздушные суда.

## 3. ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРИМЕНЕНИЮ НАЦИОНАЛЬНЫЕ, ОБЩИЕ И РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

3.1 Национальный или общий и регистрационный знак состоит из группы символов.

3.2 Национальный или общий знак предшествует регистрационному знаку. Если первый символ регистрационного знака буква, то перед ней ставится дефис.

3.3 Национальный знак выбирается из серии национальных символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделены государству регистрации Международным союзом электросвязи. Государственный знак сообщается в Международную организацию гражданской авиации.

3.4 Общий знак выбирается из серии символов, включенных в позывные радиосвязи, которые выделяются для Международной организации гражданской авиации Международным союзом электросвязи.

*Примечание. Присвоение общего знака органу регистрации общих знаков производится Международной организацией гражданской авиации.*

3.5 Регистрационный знак состоит из букв, цифр или комбинации букв и цифр и соответствует знаку, присвоенному государством регистрации или органом регистрации общих знаков.

3.6 Если регистрационный знак состоит из букв, для этой цели не применяются комбинации, которые могут быть приняты за пятибуквенные комбинации международного кода сигналов (часть II), начинающиеся с буквы Q трехбуквенные комбинации, используемые в Q-коде, а также комбинации, которые могут быть приняты за сигнал бедствия SOS, или аналогичные экстренные сигналы, например XXX, PAN и TTT.

*Примечание. Сведения о данных кодах содержатся в действующем Международном регламенте электросвязи.*

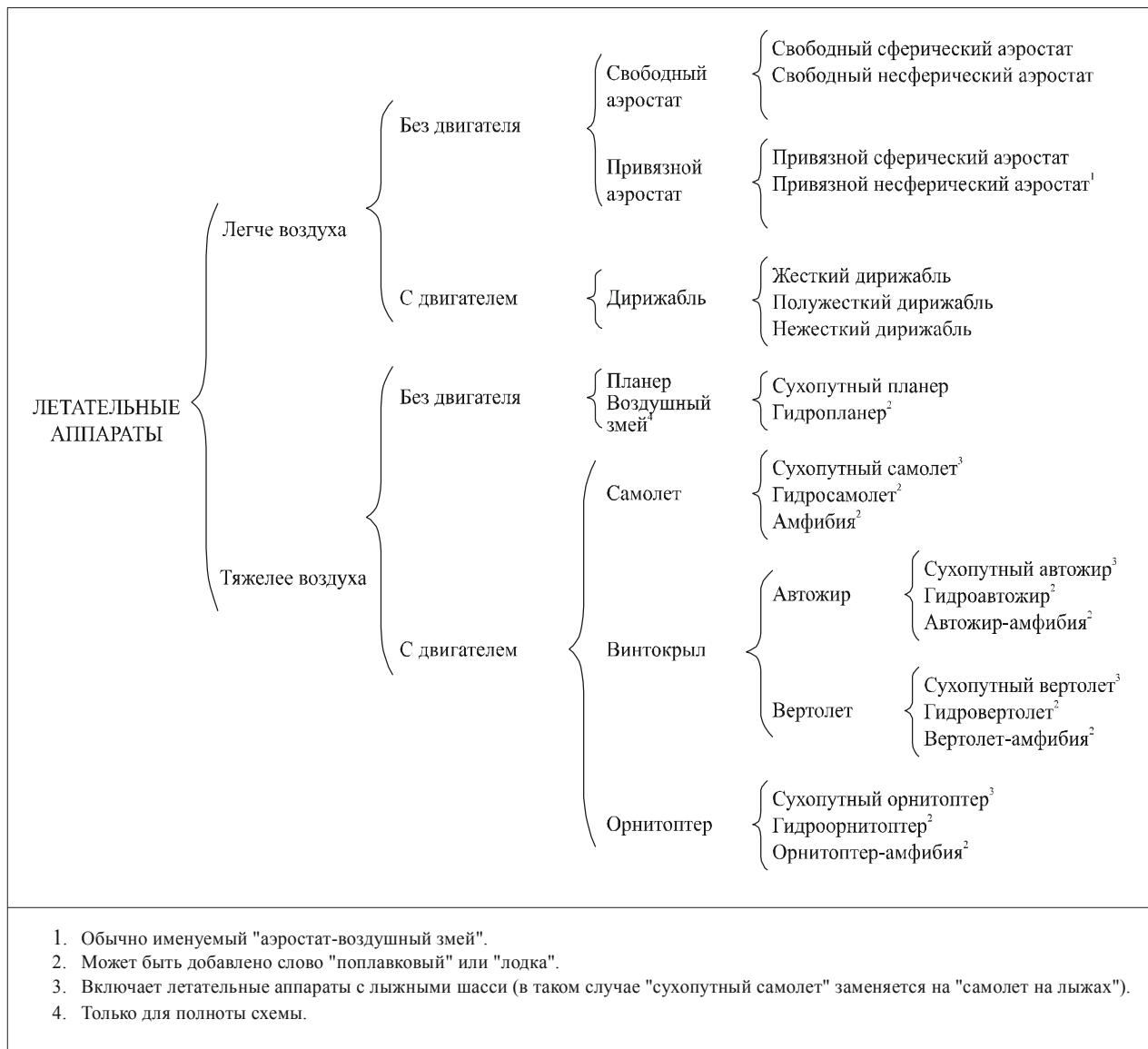


Таблица 1. Классификация летательных аппаратов

## 4. РАСПОЛОЖЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

### 4.1 Общие положения

Для нанесения на летательном аппарате национального или общего и регистрационного знака используются краска или любые другие средства, которые обеспечивают аналогичную степень сохранности. Регистрационные знаки на воздушных судах все время четко различимы и хорошо видимы.

### 4.2 Летательные аппараты легче воздуха

4.2.1 *Дирижабли.* Знаки на дирижабле наносятся либо на его корпус, либо на поверхности стабилизатора. Если знаки наносятся на корпус, они располагаются вдоль корпуса на каждой стороне дирижабля, а также на верхней поверхности вдоль линии симметрии. Если знаки наносятся на поверхности стабилизатора, они располагаются на горизонтальном и вертикальном стабилизаторах; знаки на горизонтальном стабилизаторе располагаются на правой половине верхней поверхности и на левой половине нижней поверхности, причем вершины букв и цифр обращены к передней кромке; знаки на вертикальном стабилизаторе располагаются на каждой стороне нижней половины стабилизатора, причем буквы и цифры располагаются горизонтально.

4.2.2 *Сферические аэростаты (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов).* Знаки наносятся в двух диаметрально противоположных местах. Они располагаются вблизи максимальной горизонтальной окружности аэростата.

4.2.3 *Несферические аэростаты (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов).* Знаки наносятся с каждой его стороны. Они располагаются вблизи линии максимального поперечного сечения аэростата непосредственно над подвесным поясом или над точками крепления подвесных канатов корзины.

4.2.4 *Летательные аппараты легче воздуха (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов).* Боковые знаки наносятся таким образом, чтобы они были видны с обеих сторон и с земли.

4.2.5 *Беспилотные неуправляемые аэростаты.* Знаки наносятся на опознавательной табличке (см. раздел 9).

### 4.3 Летательные аппараты тяжелее воздуха

4.3.1 *Крылья.* На летательных аппаратах тяжелее воздуха знаки наносятся в одном месте на нижней поверхности конструкции крыла. Они располагаются на левой половине нижней поверхности конструкции крыла, если они не занимают всю эту поверхность. По мере возможности знаки располагаются на одинаковом расстоянии от передней и задней кромок крыла. Вершины букв и цифр обращены в стороны передней кромки крыла.

4.3.2 *Фюзеляж (или аналогичная конструкция) и вертикальные поверхности хвостового оперения.* На летательных аппаратах тяжелее воздуха знаки наносятся или на каждой стороне фюзеляжа (или аналогичной конструкции) между крыльями и поверхностью хвостового оперения, или на верхней половине вертикальных плоскостей хвостового оперения. Если знаки располагаются на одной вертикальной поверхности хвостового оперения, они наносятся с каждой его стороны. Если знаки располагаются на нескольких вертикальных поверхностях хвостового оперения, они наносятся на наружных сторонах внешних поверхностей.

4.3.3 *Особые случаи.* Если в конструкции летательного аппарата тяжелее воздуха отсутствуют части, аналогичные тем, которые упомянуты в пп. 4.3.1 и 4.3.2, знаки наносятся таким образом, чтобы обеспечить быстрое опознавание воздушного судна.

## 5. РАЗМЕРЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

Буквы и цифры в каждой отдельной группе знаков имеют одинаковую высоту.

### 5.1 Летательные аппараты легче воздуха

5.1.1 Знаки на летательных аппаратах легче воздуха (кроме беспилотных неуправляемых аэростатов) имеют высоту по крайней мере 50 см.

5.1.2 Размеры знаков беспилотных неуправляемых аэростатов определяются государством регистрации с учетом размера полезного груза, к которому прикрепляется опознавательная табличка.

5.1.3 *Особые случаи.* Если в конструкции летательного аппарата легче воздуха отсутствуют части, имеющие достаточный размер для нанесения на них знаков, указанных в п. 5.1.1, знаки имеют размеры, определяемые государством регистрации с учетом необходимости обеспечить быстрое опознавание летательного аппарата.

### 5.2 Летательные аппараты тяжелее воздуха

5.2.1 *Крылья.* Знаки на крыльях летательных аппаратов тяжелее воздуха имеют высоту по крайней мере 50 см.

5.2.2 *Фюзеляж (или аналогичная конструкция) и вертикальные поверхности хвостового оперения.* Знаки на фюзеляже (или аналогичной конструкции) и на вертикальных поверхностях хвостового оперения летательных аппаратов тяжелее воздуха имеют высоту по крайней мере 30 см.

5.2.3 *Особые случаи.* Если в конструкции летательного аппарата тяжелее воздуха отсутствуют части, аналогичные тем, которые упомянуты в пп. 5.2.1 и 5.2.2, или если размер частей слишком мал для нанесения на них указанных в этих пунктах знаков, знаки имеют размеры, определяемые государством регистрации с учетом необходимости обеспечить быстрое опознавание летательного аппарата.

## 6. ТИПЫ СИМВОЛОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ДЛЯ НАНЕСЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

6.1 Для буквенных обозначений используются заглавные буквы латинского алфавита без орнамента. Для цифровых обозначений используются арабские цифры без орнамента.

6.2 Ширина каждого символа (кроме буквы I и цифры 1) и длина дефиса составляют две трети высоты символа.

6.3 Все символы и дефисы выполняются сплошными линиями и таким цветом, который обеспечивает хорошую контрастность с фоном. Толщина линий составляет одну шестую высоты символа.

6.4 Каждый символ отделяется от предшествующего или последующего символа расстоянием, составляющим не менее одной четвертой ширины символа. В таких случаях дефис считается отдельным символом.

## 7. РЕЕСТР НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

Каждое Договаривающееся государство или полномочный орган регистрации общих знаков ведет текущий реестр, в котором содержится информация, внесенная в регистрационное удостоверение (см. раздел 8), о каждом летательном

аппарате, зарегистрированном данным государством или полномочным органом регистрации общих знаков. Реестр беспилотных неуправляемых аэростатов включает в себя сведения о дате, времени и месте запуска, типе аэростата и названии эксплуатанта.

## 8. РЕГИСТРАЦИОННОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

8.1 По форме и содержанию регистрационное удостоверение соответствует приводимому образцу на рис. 1.

*Примечание. Размер бланка регистрационного удостоверения оставляется на усмотрение государства регистрации или полномочного органа регистрации общих знаков.*

8.2 Если регистрационные удостоверения выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.

*Примечание. Согласно статье 29 Конвенции о международной гражданской авиации регистрационное удостоверение должно иметься на борту каждого воздушного судна, задействованного в международной аэронавигации.*

## 9. ОПОЗНАВАТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЧКА

9.1 Летательный аппарат имеет опознавательную табличку, в которой указаны, по крайней мере, национальный или общий и регистрационный знак. Табличка изготавливается из огнеупорного металла или другого огнестойкого материала, обладающего соответствующими физическими свойствами.

9.2 Опознавательная табличка прикрепляется к летательному аппарату на видном месте около главного входа или:

- a) в случае беспилотного неуправляемого аэростата она прикрепляется на видном месте на наружной части полезного груза;
- b) в случае дистанционно пилотируемого воздушного судна она прикрепляется на видном месте около главного входа или отсека или крепится на видном месте к наружной части воздушного судна в случае отсутствия главного входа или отсека.

## 10. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Положения настоящего Приложения не применяются в отношении метеорологических шаров-пилотов, используемых исключительно в метеорологических целях, или беспилотных неуправляемых аэростатов без полезного груза.

*	Государство или орган регистрации общих знаков Министерство Управление или служба		*
<b>РЕГИСТРАЦИОННОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ</b>			
1. Национальный или общий регистрационный знак	2. Изготовитель и обозначение воздушного судна изготовителем	3. Серийный номер воздушного судна	
.....	.....	.....	
4. Владелец .....			
5. Адрес владельца .....			
6. Настоящим удостоверяется, что вышеупомянутое воздушное судно должным образом занесено в .....			
..... в соответствии с Конвенцией о (название реестра)			
международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года и (†) .....			
(Подпись) .....			
Дата выдачи .....			
(†) Укажите применимые правила.			
*			

\* Для использования государством регистрации или полномочным органом регистрации общих знаков.

**Рис. 1. Регистрационное удостоверение**

— КОНЕЦ —





ISBN 978-92-9249-056-0

A standard 1D barcode representing the ISBN number 978-92-9249-056-0.

9 789292 490560